

コミュニティバスの運行見直し方針

※本資料は、令和7年度第2回茅ヶ崎市地域公共交通会議でお示しした「コミュニティバス運行見直し（案）」を抜粋したものです。

第1章 コミュニティバスの役割と運行見直しの目的

1 コミュニティバスの役割

- ・ 鉄道や路線バスでは十分に対応できない交通不便地域を補完する交通手段として、市内公共交通ネットワークの形成に寄与している
- ・ 高齢者等の交通弱者の外出支援、環境負荷の低減、道路混雑の緩和等、多面的な効果を有するインフラとして市民生活に重要な役割を担っている

2 運行見直しの目的

- ・ 上記の役割を持続するため、コミュニティバスを維持する

茅ヶ崎市地域公共交通計画では、コミュニティバス事業の継続性を確保するため、運行内容の見直しを検討し、実施することが位置付けられています。

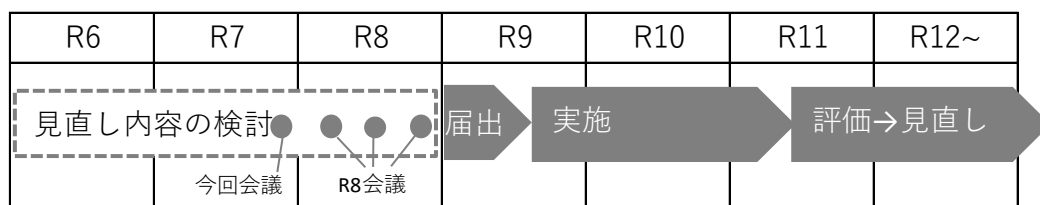
また、当該計画では、コミュニティバスの運行基準を定め、キロ当たり乗車人員によって、路線を分類し、路線ごとに対応を検討、実施することとしています。

3 運行見直しの範囲

今回の見直しは、コミュニティバスの運行便数や使用車両、ルートを対象とします。見直し実施後の評価によって、路線の廃止や他の交通手段への移行、運賃や企業バス等との連携を検討することとします。

4 運行見直しのスケジュール

令和9年10月から見直し内容を実施し、2年後の令和11年10月に見直し実施後の評価を行います。



図表 運行見直しスケジュール

第3章 コミュニティバスの運行見直し

1 運行見直しの基本方針と対応策

(1) 基本方針

利便性の向上

- 利用者の移動ニーズに即した運行とし、特に鉄道駅へのアクセス性を高めることで、日常的に利用しやすい公共交通とする

効率性の向上

- 限られた人員・財源の中で効率的な運行を行う

(2) 対応策

駅アクセスの強化

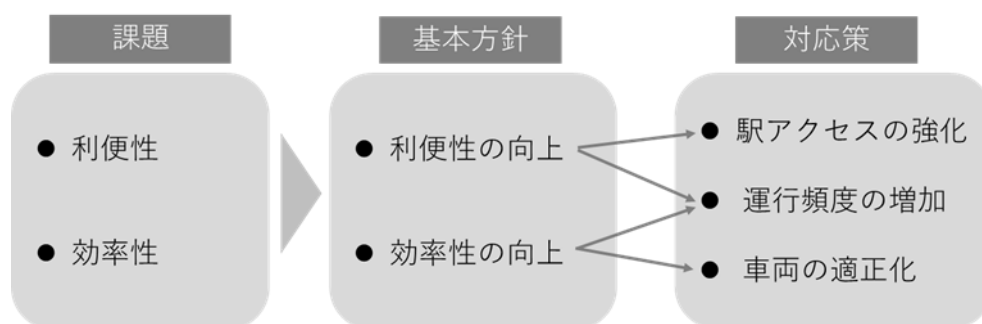
- 現状ルートによる駅へのアクセス状況を踏まえ、茅ヶ崎駅や最寄り駅へのアクセスを強化する

運行頻度の増加

- バス停の利用状況や路線バスとの重複状況を踏まえ、バス停・ルートを見直し、1便あたりの運行距離、運行時間を短縮することで、運行頻度を増加する

車両の適正化

- キロ当たり乗車人員を踏まえ、中型車以上である必要のない路線については、小型車両を導入し、車両を適正化する



図表 コミュニティバスを取り巻く課題と見直しの体系図

2 運行見直し路線の分類

コミュニティバスの運行基準に従った、キロ当たり乗車人員による運行見直し路線の分類は次表のとおり

路線・コース		キロ当たり乗車人員	路線分類
中海岸南湖循環市立病院線		3.04 人/km	運行継続路線
鶴嶺循環市立病院線	鶴嶺北コース	1.49 人/km	運行改善路線
	鶴嶺南コース	0.96 人/km	運行検討路線
東部循環市立病院線	松が丘コース	1.47 人/km	運行改善路線
	小和田・松浪コース	0.51 人/km	運行検討路線
北部循環市立病院線		0.46 人/km	運行検討路線

図表 キロ当たり乗車人員による路線分類

【コミュニティバスの運行基準】※地域公共交通計画から抜粋

1 大型車である必要性

大型車を運行するには、1日に1回以上は運転士を除いた最大乗車人員が10人以上である必要がある

2 評価方法

評価に用いる数値は、キロ当たり乗車人員とする

乗車人員÷運行距離＝キロ当たり乗車人員

3 サービス水準

1便の運行時間が概ね30分程度となるよう、運行距離は7.5kmを標準とする

4 運行基準

以上より、1便あたりの平均乗車人員10人、運行距離7.5kmをコミュニティバス運行の標準とし、キロ当たり乗車人員が、以下の数値以上となることを運行基準とする

$10 \text{ 人} \div 7.5 \text{ km} = 1.33 \text{ 人/km}$

5 キロ当たり乗車人員による路線分類

	キロ当たり乗車人員	対応	経過措置
運行継続路線	1.60 超	利用促進策の実施	—
運行改善路線	1.33～1.60	路線の見直し ダイヤの見直し 利用促進策の実施	キロ当たり乗車人員が1.60を超えるよう運行改善に努める。
運行検討路線	1.33 未満	運行改善路線で実施する対応 車両の見直し（小型化等） その他の交通手段の検討	見直し実施後2年間運行し、改善しなければ路線廃止や他の交通手段への移行を検討する。

3 路線ごとの現状の評価と見直し方針設定の流れ

(1) 現状の評価・見直し方針設定の流れ

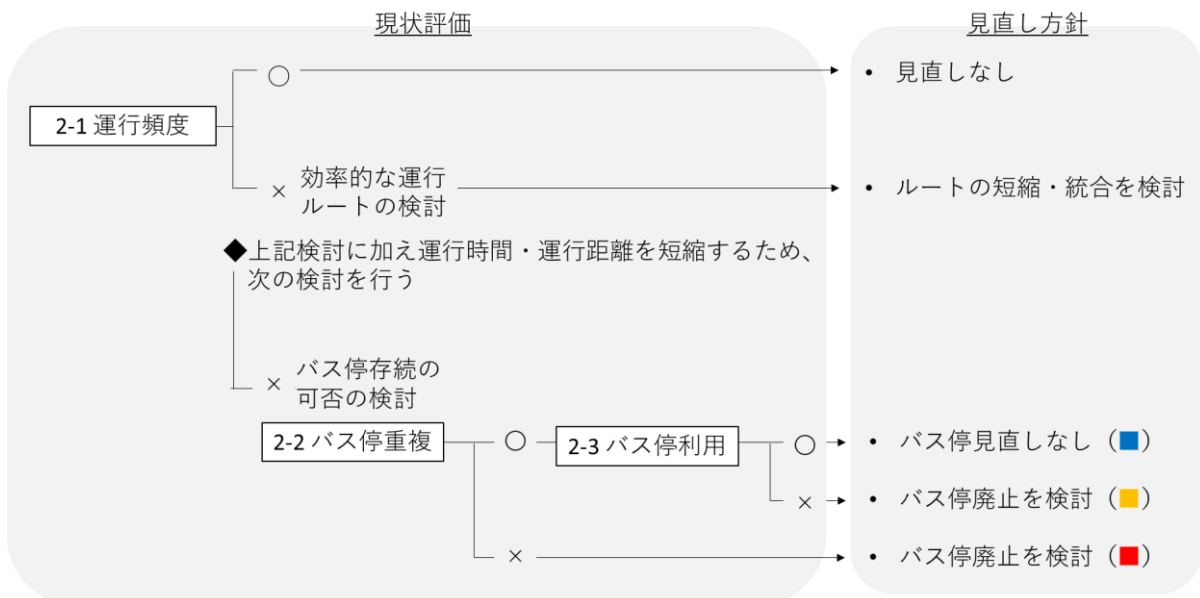
路線ごとに3つの視点、5つの見直し要素を基に、現状の整理と評価を行い、見直し方針を設定します。

① 駅へのアクセス



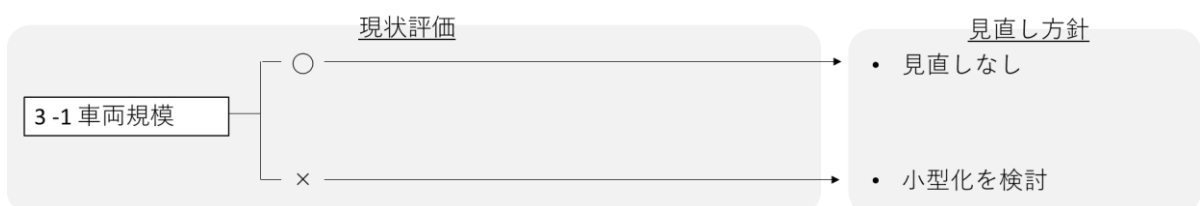
図表 駅へのアクセスの評価と見直し方針設定の流れ

② 運行頻度



図表 運行頻度・運行距離の評価と見直し方針設定の流れ

③ 車両規模



図表 車両規模の評価と見直し方針設定の流れ

(2) 見直し要素の評価区分

1-1 駅へのアクセス

下表のとおり駅へのアクセス状況に応じて、評価を行います。

表 駅アクセス評価の区分

項目	現状	評価
駅へのアクセス	茅ヶ崎駅へのアクセスあり	○
	茅ヶ崎駅以外の駅へのアクセスあり	△
	駅へのアクセスなし	×

(区分の根拠)

- ・地域公共交通計画で鉄道駅までの移動手段の確保が重要としているため
- ・地域公共交通計画で現在の主なニーズは茅ヶ崎駅へのアクセスとしているため

2-1 運行頻度

下表のとおり運行頻度に応じて、評価を行います。

表 運行頻度評価の区分

項目	現状	評価
運行頻度	60 分に 1 便	○
	60 分以上に 1 便	×

(区分の根拠)

- ・地域公共交通計画で 30 分または 60 分に 1 便を標準としているため

2-2 バス停重複

下表のとおり重複の条件を設定し、現状の整理と評価を行います。

表 バス停重複評価の区分

項目	現状	評価
バス停重複	路線バスの停留所が半径 250m以内にない。	○
	路線バスの停留所が半径 250m以内にある。(同じ場所含む)	×

(区分の根拠)

- ・日常の移動手段に関するアンケート調査の結果によると、65 歳以上の 8 割が 500m以内を無理なく歩ける距離としているため

2-3 バス停利用

下表のとおりバス停の利用状況（乗車数＋降車数）に応じて、評価を行います。

表 バス停利用評価の区分

項目	現状	評価
バス停利用	0.54 回/便 超	○
	0.54 回/便 未満	×

（区分の根拠）

- ・キロ当たり乗車人員 1.33 人が運行基準であるため
- ・コミュニティバスは 200m 間隔を目標に停留所を設置しているため、1 バス停あたりの基準は以下のとおり
 $1.33 \text{ 人/km} \rightarrow 0.27 \text{ 人/200m}$
- ・ただし、利用回数は乗り降り 1 回ずつで 1 人分のため、倍の数を基準とする
 $0.27 \text{ 回} \times 2 = 0.54 \text{ 回}$

3-1 車両規模

下表のとおりキロ当たり乗車人数に応じて、評価を行います。

表 車両規模評価の区分

項目	現状	評価
キロ当たり乗車 人員	1.33 人/キロ 超	○
	1.33 人/キロ 未満	×

（区分の根拠）

- ・キロ当たり乗車人員が 1.33 人未満の場合、1 便の最大乗車人員が 10 人未満となることから、中型車以上である必要性がないため

4 路線ごとの現状の評価と見直し方針の設定

(1) 鶴嶺循環市立病院線

① 鶴嶺北コース

No.	項目	現状	評価	見直し方針
1-1	駅へのアクセス	茅ヶ崎駅	○	見直しなし
2-1	運行頻度	70～170 分に 1 便	×	ルートの短縮・統合を検討
2-2	バス停重複	別紙 1「バス停評価マップ」参照		
2-3	バス停利用	別紙 1「バス停評価マップ」参照		
3-1	車両規模	1.49 人	○	見直しなし

② 鶴嶺南コース

No.	項目	現状	評価	見直し方針
1-1	駅へのアクセス	茅ヶ崎駅	○	見直しなし
2-1	運行頻度	90～180 分に 1 便	×	ルートの短縮・統合を検討
2-2	バス停重複	別紙 1「バス停評価マップ」参照		
2-3	バス停利用	別紙 1「バス停評価マップ」参照		
3-1	車両規模	0.96 人	×	小型化を検討

(2) 東部循環市立病院線

① 松が丘コース

No.	項目	現状	評価	見直し方針
1-1	駅へのアクセス	茅ヶ崎駅	○	見直しなし
2-1	運行頻度	60～90 分に 1 便	×	ルートの短縮・統合を検討
2-2	バス停重複	別紙 1「バス停評価マップ」参照		
2-3	バス停利用	別紙 1「バス停評価マップ」参照		
3-1	車両規模	1.47 人	○	見直しなし

② 小和田松浪コース

No.	項目	現状	評価	見直し方針
1-1	駅へのアクセス	辻堂駅	△	茅ヶ崎駅へのアクセスを検討
2-1	運行頻度	73～270 分に 1 便	×	ルートの短縮・統合を検討
2-2	バス停重複	別紙 1「バス停評価マップ」参照		
2-3	バス停利用	別紙 1「バス停評価マップ」参照		
3-1	車両規模	0.51 人	×	小型化を検討

(3) 北部循環市立病院線

No.	項目	現状	評価	見直し方針
1-1	駅へのアクセス	香川駅	△	茅ヶ崎駅へのアクセスを検討
2-1	運行頻度	80～160 分に 1 便	×	ルートの短縮・統合を検討
2-2	バス停重複	別紙 1「バス停評価マップ」参照		
2-3	バス停利用	別紙 1「バス停評価マップ」参照		
3-1	車両規模	0.46 人	×	小型化を検討

第4章 運行見直しの評価方法と見直しによる効果

1 運行見直しの評価方法

(1) 評価指標

地域公共交通計画では、キロ当たり乗車人員が1.60未満の路線は、見直しが必要としていることから、見直し実施後、2年間運行した際の「キロ当たり乗車人員1.60」を評価の指標とし、指標が達成されない場合には、路線廃止や他の交通手段への移行等を検討します。

※車両を小型化した路線については、キロ当たり乗車人員だけでなく、利用者数、財政負担率の変化を総合し評価を行います。

※地域公共交通計画の数値指標（乗合交通の利用者数）については、コミュニティバスの運行見直し以外の取組と総合した目標とします。

	キロ当たり乗車人員	経過措置
運行継続路線	1.60 超	—
運行改善路線	1.33～1.60	キロ当たり乗車人員が1.60を超えるよう運行改善に努める。
運行検討路線	1.33 未満	見直し実施後2年間運行し、改善しなければ路線廃止や他の交通手段への移行を検討する。

図表 路線分類ごとの経過措置

(2) 評価時期

令和9年10月から見直し内容を実施し、2年後の令和11年10月に見直し実施後の評価を行います。